

LA FERMETURE DU CHEMIN NEUF ?

C'est encore et toujours **NON**...

C'est même 4 000 fois **NON** !

Les CIL du Point du Jour, de Champvert, de St Just-Fourvière, Renaissance du Vieux Lyon et St Georges Village ont recueilli 4000 signatures pour la pétition libellée ainsi :

Contre la fermeture du Chemin Neuf

- * **OUI** à la liaison entre le plateau du 5ème arrondissement et le centre-ville
- * **OUI** à la liaison entre le plateau du 5ème arrondissement et le Vieux-Lyon
- * **OUI** à la liberté de se déplacer entre les différents quartiers du 5ème

- * **NON** à l'enclavement de certains quartiers !
- * **NON** à la suppression du choix de son mode de déplacement !
- * **NON** à la voie lyonnaise n°12 sur la colline avant la concrétisation d'une offre de transport en commun structurante reliant l'ouest à l'est de la Métropole !

Une ville inclusive se doit de ne pas exclure une partie de sa population et de permettre à tout un chacun de se déplacer librement selon ses besoins et sa vie sociale.

L'Union des Comités d'Intérêts Locaux (UCIL) et le CIIL de Lyon-la Plaine-Ste Foy soutiennent cette pétition. Des conseils de quartier de l'arrondissement qui dépendent de la mairie ne sont pas non plus favorables à la fermeture du Chemin neuf. Cette opposition massive des différentes instances représentant la population à un projet que la Métropole tente d'imposer à tout prix pose donc un réel problème démocratique.

D'autant qu'après une concertation qui rejetait le scénario prévoyant la fermeture du Chemin neuf à la circulation automobile, un projet jamais soumis à concertation fermant le Chemin neuf a été imposé pour une expérimentation de 9 mois... Contrairement à diverses annonces, les ayants-droits ont ensuite été désignés sans aucune concertation.

Malgré l'absence de réelle transparence sur les critères d'évaluation du succès ou non de cette expérimentation, le bilan intermédiaire a été clairement négatif de l'aveu même des élus : plus de pollution par des détours importants, des nuisances (nouvelles) pour plus d'habitants, plus d'enfants mis en danger en déviant une partie de la circulation entre un ensemble HLM et une école primaire, des commerces indépendants aux abois coincés dans un cul de sac pour les automobiles... Et un lien entre le haut et le bas de l'arrondissement rompu !

Dans le cadre de l'évaluation de l'expérimentation qui se termine, les Comités d'Intérêts Locaux n'ont JAMAIS été rencontrés par les enquêteurs... Pionniers de la démocratie participative ce n'est pas la conception qu'ils ont de la concertation ou de la co-construction !

Les partisans de cette mauvaise solution sont connus : un collectif d'une poignée d'habitants du Chemin neuf ou de St Just, venus habiter en ville, mais qui ne veulent pas des voitures des autres en bas de chez eux, décidés à privatiser cette voie publique (en assumeront-ils désormais financièrement l'entretien, l'éclairage, etc.)...

Ce « collectif d'habitants » réunit en fait surtout des membres d'une association de cyclistes, qui souhaitent exclure ceux qui ne se déplacent pas à vélo. Mais encore faudrait-il proposer une alternative réelle et concrète à tous les habitants qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser uniquement le vélo.

Pourquoi s'obstiner ainsi à vouloir atteindre le seul véritable objectif de la Métropole : faire passer ici à tout prix une VL 12 qui ne sera pourtant pas réalisée sur la totalité de son tracé pendant ce mandat et dont le Chemin Neuf ne représente qu'une infime partie ? Pour cela, on est prêt à sacrifier la vie commerciale, l'indispensable liaison entre les quartiers, on confisque toute une voie de circulation publique dans un secteur où il en manque pourtant, pour le seul bénéfice d'une « autoroute à vélos » qui exclut de fait toute une partie de la population. C'est inacceptable !

Pourquoi ne pas investir dans la remise en état de trottoirs, de passages pour la traversée des piétons qui sont prioritaires dans notre arrondissement ?!

L'expérimentation est terminée, les CIL demandent donc le retour immédiat à la situation précédente. L'intérêt général doit primer sur l'intérêt particulier de quelques riverains au détriment d'un plus grand nombre d'habitants, la confiscation d'une voie publique au bénéfice d'un seul mode de déplacement, qui n'en est qu'un parmi d'autres, est injustifiable : la liberté de se déplacer est un droit fondamental pour tout un chacun !

Une juxtaposition d'ilôts (quartiers) sans lien est contraire à l'esprit de convivialité et exacerbe un sentiment d'exclusion. La politique de mobilités devrait faire consensus au lieu d'opposer les uns aux autres.

Il ne faut pas se tromper sur les motivations des CIL : l'UCIL a toujours été favorable aux différents modes de déplacements, à vélo et à pied, au développement des transports en commun. Ses commissions « piétons » et « vélos », voire transports en commun, en témoignent de longue date. La baisse générale de la circulation automobile dans les villes européennes est la bienvenue et doit être favorisée, par le développement des transports en commun et des modes doux ou actifs. Or, la situation actuelle est dangereuse et prématurée, tant que des modes de transports alternatifs accessibles à tous n'auront pas été développés entre l'est et l'ouest de la Métropole.

Pour les populations, le bilan de l'expérimentation est clairement négatif et ne peut déboucher que sur une décision : **le rétablissement de la circulation automobile dans le sens de la descente sur le Chemin neuf dans les plus brefs délais.**